Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 2005

Table Of Contents

The Board 4

Message from the Chair 5

Organizational Chart 6

Financial Information 2005 7

Applications Received 8

Special Authorities Processed 9

Applications Received by Region 10

Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the *Public Vehicles Act* 11

Summaries - Reasons for Decisions 17

To: The Honourable James K. Bartleman
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2005.

Respectfully submitted,

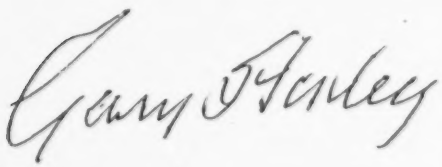
Donna Cansfield

Donna H. Cansfield
Minister

To: The Honourable Donna H. Cansfield
Minister of Transportation

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2005.

Respectfully submitted,



Gary R. Stanley
Chair

The Board

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi-judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act*, R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987, R.S. (1985) c. 29 (3rd. Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

Members of the Board (as at December 31, 2005)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

Message from the Chair

The Ontario Highway Transport Board celebrated its fiftieth anniversary in 2005. In 1954, the Privy Council ruled that the province did not have the authority to restrict inter-provincial traffic. However, the federal government did not wish to enter into the administration of regulating this activity and delegated responsibility to the provinces under the *Motor Vehicle Transport Act* (1954). In 1955, the Province of Ontario created the Highway Transport Board. The Board was given the authority to regulate/license both the bus and truck industries.

There have been significant changes to the Board's mandate during the fifty years, most notably the de-regulation of the trucking industry in 1987. Now, the Ontario Highway Transport Board's primary function is to regulate the entry into the business of operating public vehicles, as defined in the *Public Vehicles Act*, and to participate in the regulation of the conduct of such undertakings pursuant to the Act.

In recent years there has been an increase in the number of companies in the limousine industry and in the size of the vehicles used as limousines. As a result of this growth, the Board received many applications during 2005, filed under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*, from licensed carriers alleging that many of these limousine companies were transporting passengers for compensation in a public vehicle without the necessary operating licence from this Board.

Hearings/information sessions were held throughout the province in Windsor, London, St. Catharines, Hamilton, Toronto and Ottawa. As a result of the resolution of these hearings, several hundred applications from limousine companies operating public vehicles were processed during 2005. The Board is still receiving these Sections 10 and 11 applications into 2006.

The Board continues to provide responsive service to the people of Ontario and the industry in a timely fashion even though the staff is mainly part-time. The Board continues to render all decisions in a prompt manner, with most written decisions being issued within two weeks of the hearing date.

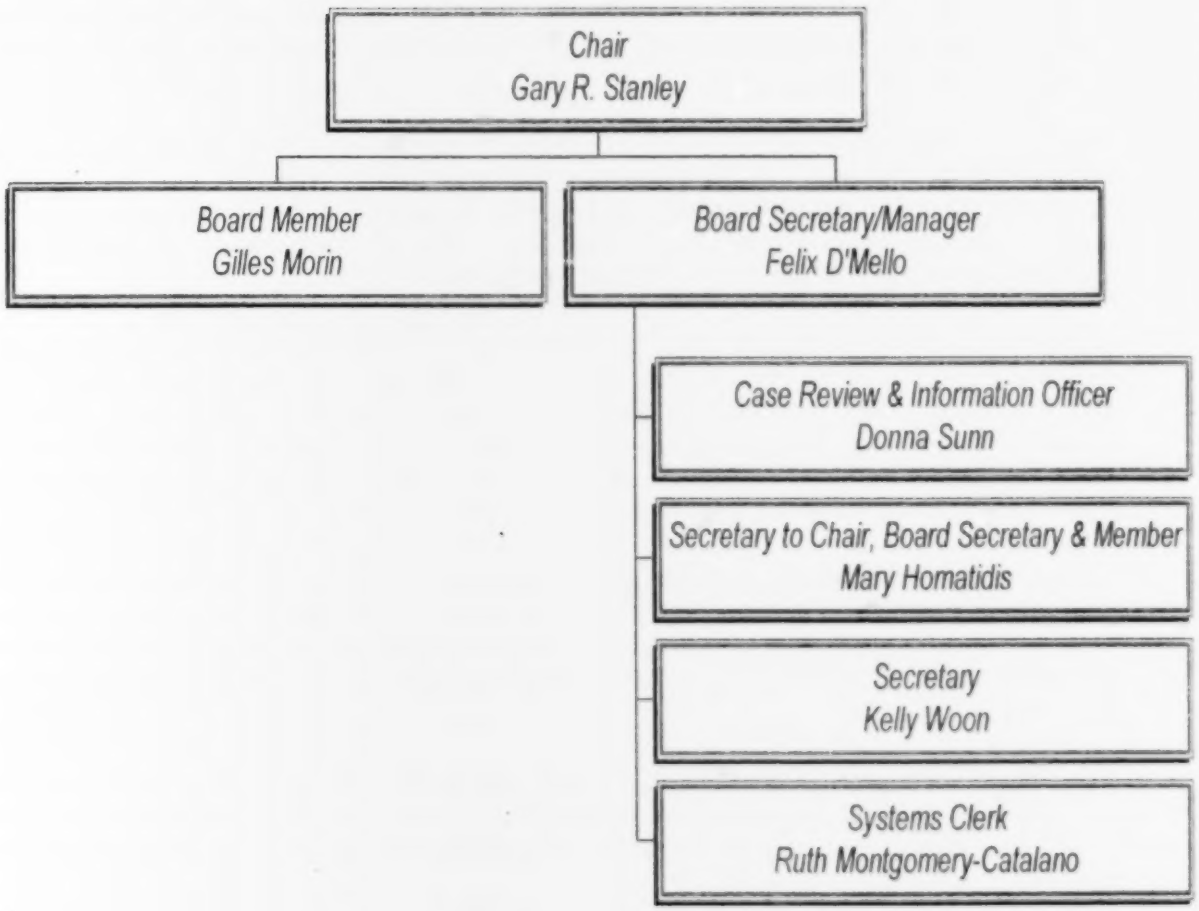
It is the Board's ongoing practice and goal to control expenses and to fully fund the hearing process through the recovery of costs from the parties involved. In 2005 we managed to deliver our services to the public for a net amount that was 18% less than the previous year.

In addition to applications for new or extended authority, the Board continues to receive a variety of review and sanction hearing applications and I expect this pattern to continue in 2006.

Gary R. Stanley
Chair

Organizational Chart

(at December 31, 2005)



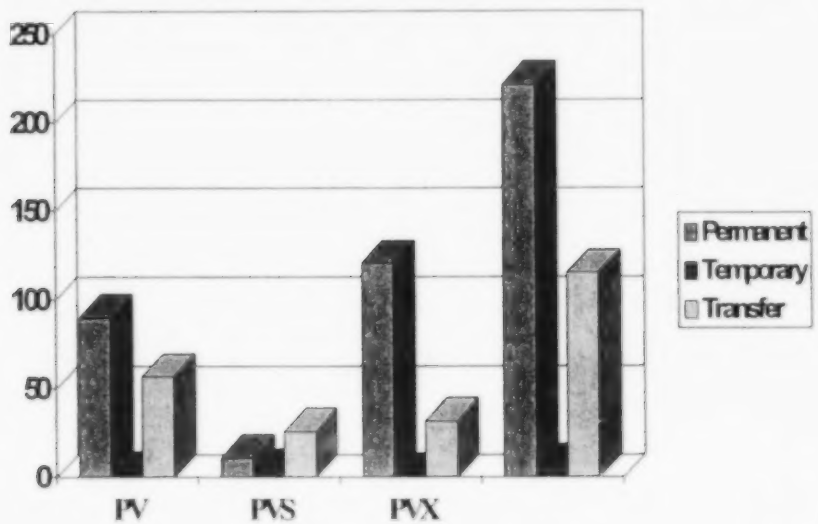
FINANCIAL INFORMATION

Revenues/Recoveries	2005	2004
Filing Fees	$ 105,840	$ 70,084
Costs Assessed at Hearings	22,639	32,103
Special Authorities	5,770	5,650
U.S. Exchange	2,816	2,159
Total	**$ 137,065**	**$ 109,996**

Expenses		
Salaries, Wages and Benefits	$ 318,430	$ 306,110
Travel and communication	25,782	39,845
Equipment and supplies	72,542	55,645
Total	**$ 416,754**	**$ 401,600**

Net Cost of Board's Operations	**$ 279,689**	**$ 291,604**

Applications Received

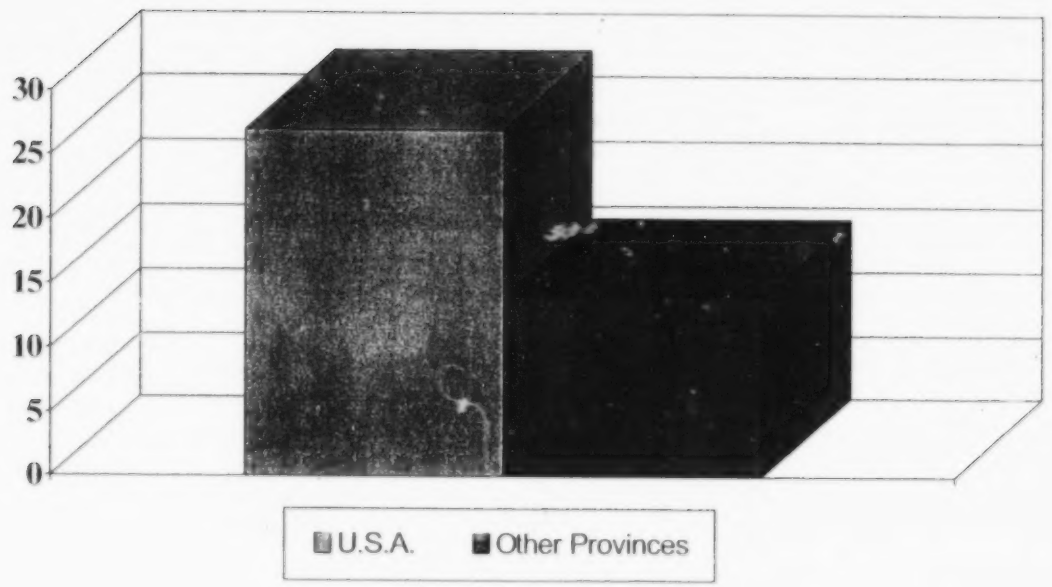


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	90	11	120	221
Temporary	2	3	1	6
Transfer	57	26	32	115
TOTAL	149	40	153	342

Legend:

PV	Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
PVS	Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
PVX	Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

Special Authorities Processed



APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	27
Other Provinces	14
TOTAL	**41**

Applications Received by Region

Outside Ontario	41
New Brunswick	1
Quebec	12
U.S.A.	28

Ontario-Regional Boundaries

Central Region	188
Barrie	7
Durham	7
Halton	92
Hamilton	8
Niagara	2
Peel	15
Toronto	41
York	16

Southwestern	91
Bruce	2
Elgin	4
Essex	17
Grey	2
Huron	2
Kent	4
Lambton	4
Lanark	5
Middlesex	19
Oxford	17
Perth	3
Simcoe	2
Waterloo	10

Northwestern Region	8
Rainy River	4
Thunder Bay	4

Eastern Region	14
Hastings	2
Ottawa	9
Prince Edward County	2
Renfrew	1

Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the Public Vehicles Act

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 2, 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
1397788 Ontario Ltd. o/a "Manhattan Livery Services" North York, ON	Ordered to stop services	$300.00
1432284 Ontario Limited o/a "Star Taxi and Limousine" Parkhill, ON	Ordered to stop services	$300.00
1474451 Ontario Inc. o/a "245 Limo" Strathroy, ON	Ordered to stop services	$300.00
1522026 Ontario Limited o/a "Royal Limousines of Windsor" Windsor, ON	Ordered to stop services	$300.00
1528538 Ontario Limited o/a "At Dusk or Dawn Limousine Service" Sarnia, ON	Ordered to stop services	$300.00
2027270 Ontario Inc. o/a "Envoy" Woodstock, ON	Ordered to stop services	$300.00

2027377 Ontario Inc. o/a "Crystal Limousine Service" Windsor, ON	Ordered to stop services	$300.00
2038787 Ontario Inc. o/a "Prince Edward Limousine Service" Picton, ON	Ordered to stop services	$300.00
2057333 Ontario Inc. o/a "The VIPBUS Co." London, ON	Ordered to stop services	$300.00
2065167 Ontario Inc. o/a "A & J Signature Limousine" London, ON	Ordered to stop services	$300.00
4104144 Ontario Limited o/a "Buckingham Livery Service" North York, ON	Ordered to stop services	$300.00
608212 Ontario Inc. o/a "Tilbury Auto Sales" Tilbury, ON	Ordered to stop services	$300.00
759938 Ontario Inc. o/a "Dial-A-Limo" Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
882800 Ontario Inc. o/a "Talk of the Town Limousines" Windsor, ON	Ordered to stop services	$300.00
9404472 Ontario Ltd. o/a "Chessington Transportation Consultants" Mississauga, ON	Ordered to stop services	$300.00
George Albert o/a "A Dream Limousine" Muncey, ON	Ordered to stop services	$300.00

Christine H. Alli o/a "Main Street Limousine" Markham, ON	Ordered to stop services	$300.00
Asti's Enterprises Ltd. o/a "Asti's Limousine Service" Burlington, ON	Ordered to stop services	$300.00
Maureen Beelard o/a "Dusk to Dawn Limousine Service" Windsor, ON	Ordered to stop services	$300.00
Brian R. Bonney o/a "Magic Moment" Cambridge, ON	Ordered to stop services	$300.00
Philip L. Bozzelli o/a "Escort Limousine Service" Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
John Ross Campbell North York, ON	Ordered to stop services	$300.00
Domenico Caruso o/a "Transamerica Coach Lines" Mississauga, ON	Ordered to stop services	$300.00
Celebrity Limousine Inc. o/a "Celebrity Limousine" South Woodslee, ON	Ordered to stop services	$300.00
Gregory Chauvin o/a "SX Limousine Service" Essex, ON	Ordered to stop services	$300.00
Jennifer Corbett o/a "Superstar Limousine" Woodstock, ON	Ordered to stop services	$300.00

Patrick Cote o/a "Prestige Limousine Service" Niagara Falls, ON	Ordered to stop services	$300.00
Culliton's Limousine Service Limited Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Dallas Equipment Service Ltd. o/a "Dallas Coach" Mississauga, ON	Ordered to stop services	$300.00
Albert George Diehl o/a "Stagecoach Limousine Service" Breslau, ON	Ordered to stop services	$300.00
Gaetano (Guy) Giornofelice o/a "Happy Day Limousine" Hamilton, ON	Ordered to stop services	$300.00
Grandeur Limousine Service London, ON	Ordered to stop services	$300.00
Hamilton Limo Inc. Hamilton, ON	Ordered to stop services	$300.00
Murray Hill Executive Transportation Inc. Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Murray Hill Limousine (Ontario) Ltd. Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Jack Jobin o/a "Limos By Mr. J's" Windsor, ON	Ordered to stop services	$300.00
David Kimmerly o/a "At Your Service" Windsor, ON	Ordered to stop services	$300.00

Ron Koppes Leasing Inc. o/a "Limos By Ron Koppes" Chatham, ON	Ordered to stop services	$300.00
The Little People's Transportation Corp. Thornhill, ON	Ordered to stop services	$300.00
MGL Holdings Inc. o/a "Preferred Limousine" Georgetown, ON	Ordered to stop services	$300.00
Charles Machowski o/a "A California Style Limousine Service" London, ON	Ordered to stop services	$300.00
Kenneth MacLeod o/a "A Formal Affair Limousine Services" Emeryville, ON	Ordered to stop services	$300.00
Allan J. McAnich & Tammy Jean Williams o/a "A.T. Tours" Pelee Island, ON	Ordered to stop services	$300.00
Mediterranean Mermaid Catering Inc. o/a "Mermaid Limo Service" and "Cartier Limo Service" Hamilton, ON	Ordered to stop services	$300.00
Christopher Bradley Parent o/a "Formal Affair Limousine Service" Woodslee, ON	Ordered to stop services	$300.00
Brian Pletsch o/a "Hometown Taxi" Tavistock, ON	Ordered to stop services	$300.00
Red Rose Limousine Services Ltd. Leamington, ON	Ordered to stop services	$300.00

Rickert Enterprises Inc. o/a "Formal Limousine Service" and "Stratford Airporter" Stratford, ON	Ordered to stop services	$300.00
Rosedale Livery Limited Mississauga, ON	Ordered to stop services	$300.00
Anthony & Marie Schoenmakers o/a "Anthony's Limousine Service" Sydenham, ON	Ordered to stop services	$300.00
Service Corporation International (Canada) Limited o/a "Award Limousine Services" Hamilton, ON	Ordered to stop services	$300.00
Silverson Limousine Service Ltd. Tecumseh, ON	Ordered to stop services	$300.00
Skyline Limousines Toronto Inc. Mississauga, ON	Ordered to stop services	$300.00
SUV Limousine Inc. Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Ultimate Limousines Inc. London, ON	Ordered to stop services	$300.00
Paul and Luanne Van Beers o/a "Prestige Limousine of Sarnia" Sarnia, ON	Ordered to stop services	$300.00
Dragan Varjacic o/a "Danny's Executive Limousine Service" Toronto, ON	Ordered to stop services	$300.00
Christos Violetis o/a "Exceptional Limousine Service" London, ON	Ordered to stop services	$300.00
The Wright Limousine Service Inc. Kitchener, ON	Ordered to stop services	$300.00

Summaries - Reasons for Decisions

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2005 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

Public Vehicles Act:	**P.V.A.**
Motor Vehicle Transport Act:	**M.V.T.A.**
Scheduled Service:	**A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.**
Chartered Trip:	**A bus transportation service exclusively for a group of persons going on a trip.**

Applicant: **All Canadian Coach Travel Inc. ("All Canadian")** **File: 46227/A**
Mississauga, ON

Respondents: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Pacific Western Transportation Inc. ("PW")
Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")
Angel Tours & Entertainment Inc. ("Angel")

Applications: Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips from Toronto, Hamilton, York, Durham, Peel and Halton.

Applicant's Case: All Canadian alleged at the commencement of the hearing that the authority applied for was routinely granted and wondered why its applications had attracted so much opposition. The company was incorporated in 2004 and it was operating under a Memorandum of Agreement with Viaggiatore Coach Lines Inc. ("VCL") which held provincial operating licences. The agreement was prepared by a law firm and approved by their current counsel. It had a lease/purchase agreement for seven coaches with Mercedez-Benz Credit Canada and a provision to expand to 20 coaches but it was not its intention to become large and impersonal. It was currently licensed in Quebec and in the U.S.A.

All Canadian generally provides transportation to ethnic groups,

sports teams and other ad hoc groups as its main clientele. Its revenues were close to prediction but had a significant shortfall in September 2004.

The Public Evidence

Eighteen public witnesses testified in support of the applications including tour operators, a personnel limousine company, hockey teams, church groups and an equipment broker. Their evidence can be summarized as follows:

- Omega Tours organizes 15-20 bus tours each year both within Ontario as well as to Quebec and U.S.A. It is very familiar with All Canadian's/VCL's services and would use it because of the Italian-speaking drivers. None of the respondents had ever contacted them.

- Travel Goodtime Tours primarily organized seniors' tours to Canadian and U.S.A. destinations and was endeavouring to double its tours in the next year. They have used All Canadian/VCL and consider their service to be excellent and would continue to use them if they were licensed. Save and except for Angel, none of the other respondents had ever solicited them.

- YYZ Airport Affiliates Inc. specializes in organizing corporate travel for banks, pharmaceutical companies and the automotive industry and has an event for almost every day of the year. It has used All Canadian/VCL extensively and considers their service excellent and prompt and has a "tremendous comfort zone" with them. The respondents had never solicited its business.

- Personnel Limousine in business since 1998, serves "high-end" corporate entertainment and government clientele. It uses All Canadian/ VCL for all its coach requirements because of its personal hands-on service. None of the respondents had ever solicited its business.

- Palmo Pascuzzi runs tours for Italian seniors from Toronto, Newmarket, Brampton and Scarborough. He operates day trips to Casino Rama and Niagara Falls and also longer trips to Montreal, Atlantic City, the Fatima Shrine, 1,000 Islands, and 30,000 Islands. It operates about 100 trips each year and has found the service of All Canadian/VCL to be fantastic and needs the good service. None of the respondents had solicited his business.

- Jacco Tours has offices in Toronto and Vancouver and operates bus and air tours varying in length from one to fifteen days across Canada and U.S.A. Its clientele is predominantly Chinese both locally and also from China. It requires 14 buses a day between June and September and 3 buses a day for the rest of the year. It is very pleased with the services of All Canadian/VCL, the

customers are happy, the price is reasonable and the drivers are good. They will continue to use this service as their first choice if licensed.

- My Travel arranges about 40 bus tours for the Italian community each year, both local and foreign, and loves the "painless" and "worry-free" services of All Canadian/VCL. It has never used the services of the respondents.

- East Woodbridge Seniors Club whose members are Italian seniors, organize 25-30 day trips each year. It has not used the services of the respondents and needs the services of All Canadian/VCL.

- Aurora Tigers Jr. A. Hockey Team organizes 11 trips a year and it could climb to 25 trips if the team makes the playoffs. It loves the excellent and dependable service of All Canadian/VCL and have never been contacted by the respondents.

- Mr. Michael Di Bartolomeo organizes 115-120 bus trips from various seniors' homes mainly to gambling destinations, i.e. Casino Rama, Niagara Falls, Utica, Montreal, Quebec City and Atlantic City. He loves the "beautiful" and clean service of All Canadian/VCL.

- Guiseppina Di Carlo organizes 25-30 church trips to various shrines and the All Canadian/VCL service was "bellisimo".

- Tour East Holidays serves the Chinese community for tours both local and inbound and it anticipated 700 bus days in 2005. The All Canadian/VCL service was "perfect" and there were no complaints from customers and this, in turn, would enhance its growth. None of the respondents had contacted them to do business.

- Lee Burton, a minor midget hockey coach, travels with the team 7-8 times to the U.S.A. and 15 trips within Ontario. The All Canadian/VCL service is reliable, "terrific" and "A-1". The respondents had not contacted them and they would use the applicant 100% of the time if the licences were granted.

- Cynthia Sandy organizes one-day Saturday shopping trips to Erie, Detroit and Buffalo and occasionally 3-5 day trips to New York City. The service of All Canadian/VCL was excellent and punctual and the respondents did not call her or seemed interested in her business.

- Pierina Graci organizes 20-30 bus tours for her church to visit shrines in Montreal, Chicago, Utica and Ste Anne de Beaupre. She uses All Canadian/VCL and the service was "bene".

- George Papik, a tour operator, organizes ski trips and uses All Canadian/VCL and found them to be responsible, punctual and

the equipment is the "best".

- New Golden Horse Tours caters to the Asian market offering a variety of trips both in location and duration and needs about 800-1000 bus days per year. Its primary carrier is Coach Canada and All Canadian/VCL is its second choice.

- Leonardo Ortega arranges "healing pilgrimages" for the Philippino community as well as casino and shopping trips. It uses the services of All Canadian/VCL.

Application Summations

- There was a public need expressed by the eighteen witnesses
- If the applications were granted, it would have no economic impact on the respondents as all the witnesses, save one, had not used the services of the respondents
- The respondents had failed to prove that granting the applications would economically impact their operations
- The case-law referred to by the respondents had no legal basis as the current situation was not similar

Respondents' Case: The respondents presented no evidence in support of their opposition to the applications. They argued that:

- the applicant was not fit to hold an operating licence and consequently it was not necessary for them to prove the economic impact on their operations if the licences were granted;
- as the relationship between All Canadian and VCL was illegal, All Canadian was currently operating illegally and the public evidence had to be considered illegal and not acceptable;
- the management agreement between All Canadian and VCL was not bona fide in that All Canadian did not exist on April 1, 2004 and the agreement was constructed as a means to avoid creditors. The Stewart Travel decision by the Board supported their arguments; and
- the Tourist Coach and the Attridge decisions did not recognize evidence from illegal operations as public support.

Decision: The Board considered the public need and the economic impact on the existing carriers in making its decision. The Board summarized that:

- the eighteen public witnesses that testified demonstrated a genuine need and desire for the service;
- as the respondents did not present any evidence, the Board could not determine that there would be any adverse economic impact on their operations;
- in the Board's opinion, the Stewart case cited by the respondents was not applicable in this matter as the relationships between the parties was significantly different. The management agreement between All Canadian and VCL on the other hand was to purchase the assets of VCL, including the operating licences

pending the transfer of the operating licences. The relationship between All Canadian and VCL was, in the Board's opinion, a legal agreement that reflected an interim period of operations.

The applications were granted.

Applicant: **Ballance It Inc.**
o/a "s'Kool Bus Transportation"
Toronto, ON

File No: 45965-B/C

Respondent: Hammond Transportation Ltd. ("Hammond")

Application: An intra-provincial application to transport passengers:

1. on a scheduled service between points in the District of Muskoka; and
2. on chartered trips from points in the District of Muskoka.

The application was restricted to the use of Class "D" vehicles as defined in the Regulations.

Applicant's Case: Ballance is in its sixth year of operation. This application is made to enable Ballance to serve the whole of Muskoka rather than the limited way it is authorized at present. Ballance provides a nightly service to bar patrons to their homes and the demand far outweighs the service. Ballance wants to extend its service to bar patrons, bars, concert venues, private parties, weddings and other functions that need transportation. It also plans to market its services to many resorts in the Muskoka Lakes. In the winter months the population is only 5,000 and during the summer it climbs to 35,000 and hence the demand for bus services. Ballance offers a unique service as it not only combats huge drinking and driving problems, but it also provides for individuals to travel on the bus for a single fare that Hammond does not provide. The applications were supported by 7 individuals and companies who wish to use the service in the extended areas.

Respondent's Case: Hammond serves Muskoka and operates a large fleet of vehicles. It operates three, year round scheduled services in Muskoka. It serves almost exclusively elderly passengers visiting Bracebridge to shop and attend medical appointments. However, its revenue from this service do not cover the direct cost of providing the service. It does provide resort night buses, but the demand has reduced over the years. Hammond is concerned that Ballance will "cannibalise" its current business by reducing its revenues and also the earnings of its employees. Hammond also objected to permitting Ballance to increase its fleet as there was no evidence to justify this need.

Decision: The Board considered the following factors when making its decision:

- the public need
- the ability of the applicant
- the economic impact on the existing carriers

The Public Need

The scheduled service offered to the public, in the Board's opinion, serves the public need and convenience. It is essential and critical to the public need as it enhances public safety. Hammond does not provide this type of service and this part of the application was granted.

With respect to the charter application, the public evidence was minimal and very limited in its support and that part of the application was denied.

Ability of the Applicant

The Board concluded that the business plan was sound with every expectation of success. The passenger count and revenues were on the rise.

Economic Impact

With respect to the charter services, the Board felt that any erosion of revenues to Hammond could jeopardize its business cycle. But such was not the case with respect to the scheduled service.

The application was granted in part.

Applicant: **940472 Ontario Inc.**
o/a "Chessington Transportation Consultants" ("Chessington")
Mississauga, ON

File No.: 46391/A

Respondents:

1. Bennington Limousines Inc. ("Bennington")
2. Floyd Sinton Limited ("Sinton")

Applications: Intra and extra-provincial applications to transport passengers on chartered trips from Toronto, Peel, Halton, York, Durham, Simcoe and Niagara in Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 12 passengers exclusive of the driver.

Chessington subsequently withdrew the County of Simcoe from its applications as a result of which Sinton withdrew its opposition.

Applicant's Case: Chessington has been in business for 10 years and provides a limousine service for corporate accounts. It has been providing this service in sedans and now wanted to use the stretch-type limousines. It felt that the growth in population justified the applications. Several letters of support from its corporate clients supported the need and convenience of the applications. Chessington stated that it has been in business for many years and granting the licence will not create any sudden increased competition and will not cause Bennington any economic loss. It also alleged that Bennington had failed to provide any statistical analysis to prove

that it will be economically impacted if the licences were granted.

Respondent's Case:

Bennington specializes in corporate transportation in the Greater Toronto Area. Its clientele includes financial, entertainment and other corporate entities that require service to the airport, road shows, sightseeing and other special requests. Its level of ridership has steadily increased and will continue to rise if it is not challenged by other companies in the area. It alleged that Chessington provides an identical service and granting them a licence will have a negative impact on its operations.

Decision:

Chessington primarily operates sedans save and except for the one larger vehicle for which it is seeking these licences. In the Board's opinion, the public support on file was adequate with respect to demonstrating a public need and convenience. Chessington was also ready, willing and able to provide the service if licensed.

Bennington presented no evidence of any projected loss of business if these licences were to be granted. There were no allegations of poor service.

The applications were granted.

Applicant:

Said A. Joho **File No.: 46325**
o/a "Vandeluxe Shuttle Service" ("Vandeluxe")
Pembroke, ON

Respondent:

Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")

Application:

An application to transport passengers on a scheduled service between the City of Pembroke and the Town of Petawawa in Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 7 passengers exclusive of the driver.

Applicant's Case:

Vandeluxe proposed an hourly service between Pembroke and Petawawa from early morning until late evening. Once established, it would introduce larger vehicles and the service would be beneficial to the community and create jobs as well. Under cross-examination, Vandeluxe was unable to satisfactorily respond with respect to projected revenues, maintenance and other operating costs. The Board also questioned the insurance costs, safety, the working capital and the passenger counts in the projected statements.

Public evidence felt that the service would be good for the community. They suggested they would use the service, though infrequently, for recreational purposes and also to visit relatives.

Respondent's Case:

Greyhound testified that it runs a service between Pembroke and Petawawa. Its passenger count has declined by 40% on this route over the years. Any loss of passengers to Vandeluxe would have a negative economic impact on its operations and could result in a reduction of service, a fare increase or abandoning the route entirely.

Greyhound alleged that Vandeluxe had proven absolutely no public need and the business plan was not realistic.

Decision:

In the Board's opinion the public evidence was very inadequate, i.e. no regular use of the service even though they felt it was good for the community. Despite a total of around 22,500 people listed in the two municipalities, the public support at the hearing was abysmal.

The proposed business plan and the expectation of success was not based on a proper analysis. Vandeluxe did not comprehend the responsibilities of a licence holder under the *Public Vehicles Act*, i.e. time-table, tariff of tolls, etc. The Board concluded that Vandeluxe would be unable to assume these responsibilities. It was also concerned that any erosion of ridership from Greyhound may result in the service being abandoned.

The application was denied.

Applicant: **Silver Ride Ltd. ("Silver Ride")** **File No.: 46192-C**
Toronto, ON

Respondents:

1. Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")
2. Greyhound Lines Inc.
3. Adirondack Trailways Ltd.

Application:

An extra-provincial application to transport passengers on a scheduled service between:

1. Toronto and Albany, New York
2. Toronto and Toledo, Ohio
3. Toronto and Cleveland, Ohio

Applicant's Case:

Silver Ride has been providing a non-stop express service between Toronto and Philadelphia and it was now endeavouring to provide a similar service to other cities.

Twenty-four witnesses supported the application and can be summarized as follows:

- they preferred a direct service and disliked changing buses, especially with luggage;
- they have not used public services and preferred to use their cars;
- some do use public services, though infrequently;
- they have used the charter services of Silver Ride but not the scheduled service;
- they would use the service to visit relatives and friends;
- they supported the application even though they would not use the service;
- some had never checked on Greyhound's current services; and
- they were supporting a fellow countryman.

A consultant for Silver Ride prepared the financial statements for the Business Plan included with the application. He stated that the income projections were conservative and some of the expenses had been reduced since filing the Business Plan. He could only advise as to the financial aspect and played no part in the narrative of the plan. Silver Ride would use 2 buses each in the operation between Toronto/Albany and Toronto/Toledo but could not advise the Board what would happen if there was a breakdown of the buses.

The president of Silver Ride had found a niche market in their recent Philadelphia service. Silver Ride has the team and the financial capacity to commence the service if licensed. Silver Ride will create its own market and it will not compete with Greyhound. Whereas the sales would be slow initially, Silver Ride, over time, would make money. It was spending tremendously on advertising its service and the public was now aware of Silver Ride and appreciated its direct service.

A Director of the company suggested that the low count on the Philadelphia run suggests that there will be no economic impact on Greyhound. The buses have a security system to ensure that there are no unauthorized stops.

Respondents' Case:

Greyhound alleged that a direct service is not offered anywhere in North America because it is not viable and not profitable. Silver Ride's service to Philadelphia was not viable based on its own monitoring of the service. In its business plan, Silver Ride stated that Greyhound enjoys 95% of the market and therefore Greyhound would not be economically impacted if the new licence was granted. Greyhound serves Albany, Cleveland and Toledo from Toronto. Three daily trips and one direct service is offered to Albany via Buffalo. Greyhound also runs seven daily trips to Cleveland via Detroit and six daily trips to Toledo. These buses also serve major cities in Ontario en route. Ridership on these runs has declined because of different reasons, i.e. 9/11, SARS, etc. There has been no demand for a direct service to these cities, which in any case, would not be viable for Greyhound. The business plan of Silver Ride was flawed in that. There were:

- many calculation errors on the worksheet;
- fuel statistics were inconsistent;
- salary and wages were low by industry norms;
- calculations for repairs and maintenance were questionable;
- there was no maintenance plan with the Business Plan;
- there were no facilities expenses and employee benefits were understated;
- the projected ridership was not attainable;
- the proposed business was not viable;
- there was no public evidence from Albany, Cleveland and Toronto; and
- there was no evidence from a mass of people expressing a need for the service.

Decision:

As a scheduled service is a two-way service the Board notes that there was no public evidence from Albany, Toledo or Cleveland. The Board questions the success of the proposed service with only passengers from the Toronto area and rely on them for the return passenger load. The Board concluded that there was no public demand for the service from the public living in Albany, Toledo or Cleveland. Greyhound currently provides six daily trips to Toledo, four daily trips to Albany, one non-stop. It also offers seven daily trips to Cleveland. The Board concluded that the public evidence did not indicate an ongoing and regular need for the service. In fact the evidence was the public would only use it occasionally. There was very little quality of public need, it was very weak and inconsistent.

The ridership projections were not realistic and just not believable. Based on the projected figures, the Board had serious doubts as to the feasibility of the service. The demand for the service from the public was poor at best and there did not appear to be any potential/ latent demand in the future. Greyhound is currently meeting the needs of the public. For the Board to introduce Silver Ride in areas where there exists no public demand would be an unjustifiable waste of resources and would inevitably result in a surplus of transportation capacity. The application was both premature and without merit.

The application was denied.

Applicant: **The Little People's Transportation Corporation ("Little People's")**
Thornhill, ON

File No.: 46318

Respondents:

1. Lisa F. Fera DeMorales
   o/a "Kids Kabbie"
2. 1523627 Ontario Inc.
   o/a "Kid's Limo"

Application:

Transportation of students between:

1. points in the Regional Municipality of York
2. points in the Regional Municipality of York and Toronto

Restricted to the use of Class "D" vehicles.

Applicant's Case:

Little People's has been in business since 2003 and was only recently aware that they needed an operating licence. It offers private transportation services to students to and from school, day care, summer camp and home, and its objective is to establish an efficient door-to-door service by experienced/trained staff. It claims that this is an "ever growing industry" due to independent/alternative schools and two-income families. It has licensed drivers and a regular maintenance programme for all their vehicles. York Region is one of the fastest growing areas and the business is there for everyone. It refers business to its competitors when it is too busy and it gets business from areas where the respondents refuse to go. It distributes

brochures, publishes a newsletter and considers the signage on its vehicles to be "travelling billboards". Seventeen per cent of its business is in York and 83% between York, Markham and Toronto. Statements of support for the licence came from twenty-one parents as well as four additional letters covering a wide area. Its prices cover costs and will eventually make a profit. Because of a strong demand for its service, it operates year round.

Respondents' Case:

Kids Kabbie stated that it serves York only and the service is identical to Little People's. Its ridership has steadily declined in spite of new schools and new homes being built in the area. It has had to close down "boundaries in order to maintain the business". The economic situation is very unstable and blames its decline on the competition from Little People's. Kid's Limo operates in the same territory as Little People's but only operates vehicles with a maximum seating capacity of 12 passengers, exclusive of the driver. It claimed that its ridership has dropped since Little People's commenced its operations and are incurring ever-increasing losses. It has lost its service for St. Michael's Catholic School to Little People's because of price cuts.

Decision:

Public support for the licence from twenty-five parents/guardians, in the Board's opinion, was deemed to be adequate as it supported an area far larger than that served by the respondents. The Board concluded that the respondents offer a restricted service when compared to Little People's. It serves the students in two school buses and it was therefore able to operate on longer runs and on consolidated routes, thereby eliminating the need for smaller vans and more frequent runs. Little People's longer hours of operation definitely served the public need.

The respondents provided no financial statistics with respect to its services in the area applied for, i.e. how much revenue would be lost if the licence was granted. Consequently, the Board was unable to ascertain the economic impact that the respondents will sustain because there was no basis for comparison. Little People's operates 2-3 charters each week, a service that the respondents do not do. In the Board's opinion, the respondents would not be economically impacted in this area of service.

The application was granted.

Applicants:

1. **Trentway-Wagar Inc. ("TWI")** **File No.: 45687-RE(4)**
   Peterborough, ON

2. **Pacific Western Transportation Inc. ("PW")** **File No.: 26227-RE(1)**
   Mississauga, ON

Respondents:

1. Viaggiatore Coach Lines Inc. ("VCL")
2. All Canadian Coach Travel Inc. ("AC")

Application:

These were applications under Sections 10 and 11 of the *Public*

Vehicles Act ("PVA"). The applicants alleged that VCL had not been carrying on business pursuant to its operating licences for a substantial period of time and also alleged that AC was transporting passengers without being the holder of an operating licence issued by the Board.

Applicants' Case:

The applicants alleged that:

- VCL failed to carry the prescribed amount of insurance continuously as there were gaps in the insurance coverage;
- VCL's U.S. authority had been cancelled because of lack of insurance;
- AC had no licence of its own and was using VCL's licence;
- The validity of the Management Agreement was questionable as AC did all the work and VCL was inactive;
- VCL did not operate continuously and there were times when the company was dormant; and
- Both VCL and AC had deliberately misled the Board and their credibility was questionable.

The applicants contended that VCL and AC had operated in contravention of the *PVA* and the operating licences of VCL should be cancelled.

Respondents' Case:

They alleged that:

- There was no evidence of dormancy during the hearing;
- The management agreement between the respondents was valid and legal;
- That VCL had faced dramatic financial setbacks due to 9/11, SARS, etc. and was forced to downsize its operations and consequently fell behind in its obligations resulting in lawsuits, etc.;
- VCL and AC stated that at all times they ensured that they had the proper insurance in place; and
- They made corrections where necessary to comply with licensing, financial and insurance requirements and at no time did they try to mislead the Board's investigator.

The respondents asked the Board to dismiss the applications.

Decision:

The Board had to deal with three allegations:

1. that the VCL licences were dormant;
2. that VCL allowed other parties to use its licences; and
3. that AC was transporting passengers for compensation without the proper licence from the Board.

The Board had four options:

1. suspend the licence;
2. cancel the licence;
3. impose temporary or permanent conditions on the licence; and

4. order the transportation service to stop.

Based on the evidence, the Board concluded that VCL did not have the proper insurance coverage from January 4, 2003 to March 18, 2003 and from June 14, 2003 to May 20, 2004.

- The Board stated that VCL failed to make payments as required and the insurance company cancelled the policy.

- The Board stated that operating a passenger transportation business without insurance was a very serious offence as it put the lives of the travelling public at great risk. The flagrant violation by VCL was totally irresponsible and it must be held responsible for its disregard of its responsibilities as a licensed carrier and a member of the motor coach industry.

- The Board concluded that the Management Agreement between AC and VCL was a valid one; however, the Board concluded that for a brief period of time prior to April 1, 2004, it was running a business without an operating licence.

- The Board was mindful that at all times AC ensured that there was insurance in place.

The Board ordered that:

1. **All operating licences of VCL be cancelled; and**
2. **AC cease operating in contravention of the *Public Vehicles Act*.**

Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2005

Table des matières

La Commission 4

Message du président 5

Organigramme 6

Information financière pour l'année 2005 7

Demandes reçues 8

Demandes de permis spéciaux traitées 9

Demandes de permis reçues par région 10

Résumés des demandes présentées en vertu des articles 2, 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* 11

Résumés de décisions rendues 17

À: L'honorable James K. Bartleman
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2005.

Respectueusement,

Donna Cansfield

Donna H. Cansfield
Ministre

À: L'honorable Donna H. Cansfield, ministre des transports

Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2005.

Respectueusement,

Gary R. Stanley
Président

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission (au 31 décembre 2005)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

Message du Président

La Commission des transports de l'Ontario a célébré son cinquantième anniversaire en 2005. En 1954, le Conseil privé a décidé que la province n'avait pas le pouvoir de limiter le transport inter-provincial. Cependant, le gouvernement fédéral ne voulait pas s'impliquer dans l'administration de cette activité et a décidé d'en déléguer la responsabilité aux provinces en vertu de la *Loi sur les transports routiers* (1954). En 1955, la province de l'Ontario a créé la Commission des transports routiers. On a donné à la Commission le pouvoir de réglementer et d'émettre des permis de transport par autobus et par camion.

Au cours de ces cinquante ans, il y a eu des changements importants au mandat qui a été donné à la Commission, notamment la déréglementation de l'industrie du camionnage en 1987. Maintenant la fonction principale de la Commission des transports routiers est de réglementer l'entrée dans l'industrie du transport de passagers par autobus, tel que défini dans la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, et de participer à la réglementation de la conduite de ces entreprises en vertu de la Loi.

Au cours des dernières années, il y a eu une augmentation du nombre d'entreprises dans le secteur du transport par limousine et de la capacité des véhicules utilisés comme limousine. À cause de cette croissance, la Commission a reçu en 2005 plusieurs demandes en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* de la part de détenteurs de permis alléguant que plusieurs de ces entreprises de transport par limousine transportaient de passagers utilisant un véhicule de transport en commun sans détenir le permis requis.

Des audiences et des sessions d'information ont été tenues à travers la province, notamment à Windsor, London, St. Catharines, Hamilton, Toronto et Ottawa. Suite à ces audiences plusieurs centaines de demandes de la part d'entreprises exploitant des limousines qui étaient considérées comme des véhicules de transport en commun ont été traitées. La Commission continue de recevoir en 2006 ces demandes en vertu des articles 10 et 11 de la Loi.

La Commission continue de donner un service rapide et ponctuel au public de l'Ontario et à l'industrie même si le personnel de la Commission est pour la plupart à temps partiel. La Commission continue de rendre ses décisions promptement et la plupart du temps les décisions écrites sont rendues dans les deux semaines de l'audience.

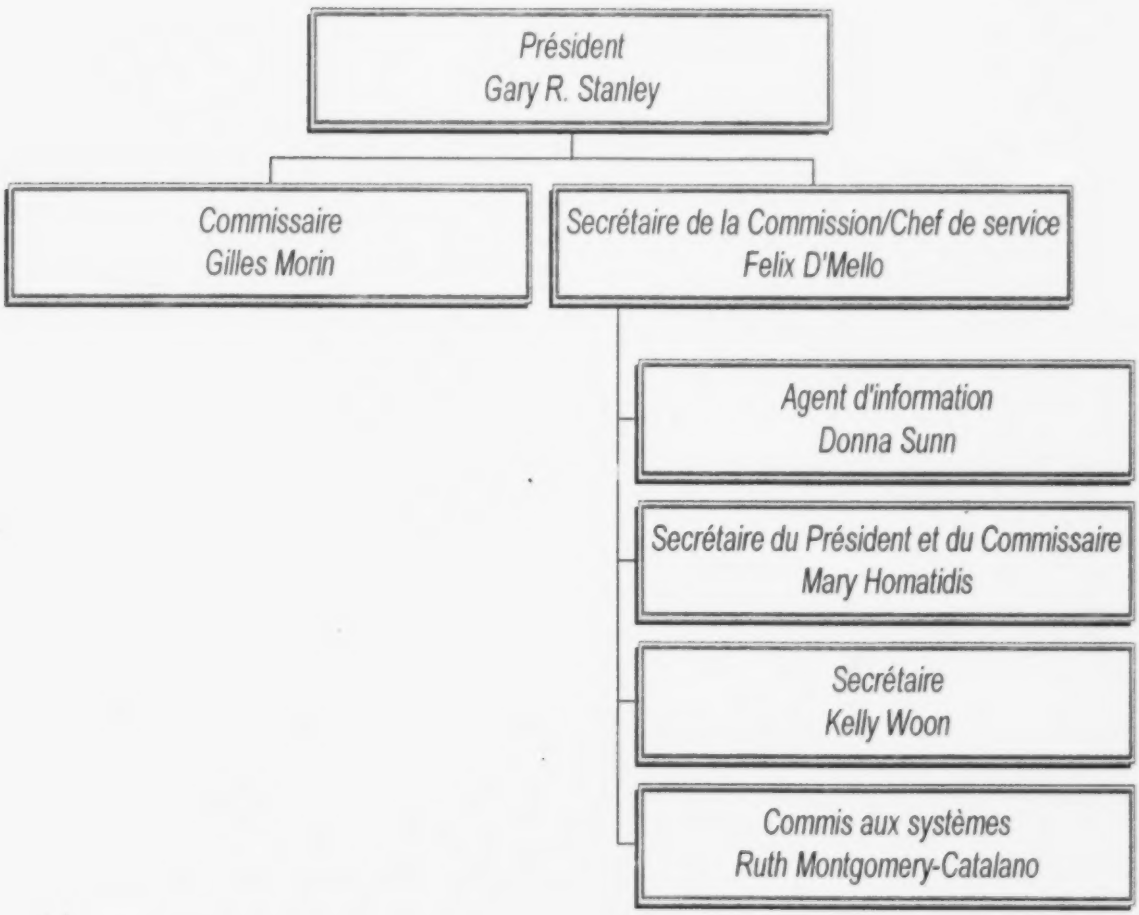
La pratique et le but de la Commission sont de contrôler ses dépenses et de combler les coûts du processus d'audience par le recouvrement des coûts de la part des parties impliquées dans le processus. En 2005, la Commission a été capable de servir le public pour un montant net de 18% de moins que l'année précédente.

En plus des demandes pour de nouveaux permis et pour des privilèges additionnels, la Commission continue de recevoir une variété de demandes de révision et de sanction et nous nous attendons à ce que cela continue.

Gary R. Stanley
Président

Organigramme

(au 31 décembre 2005)



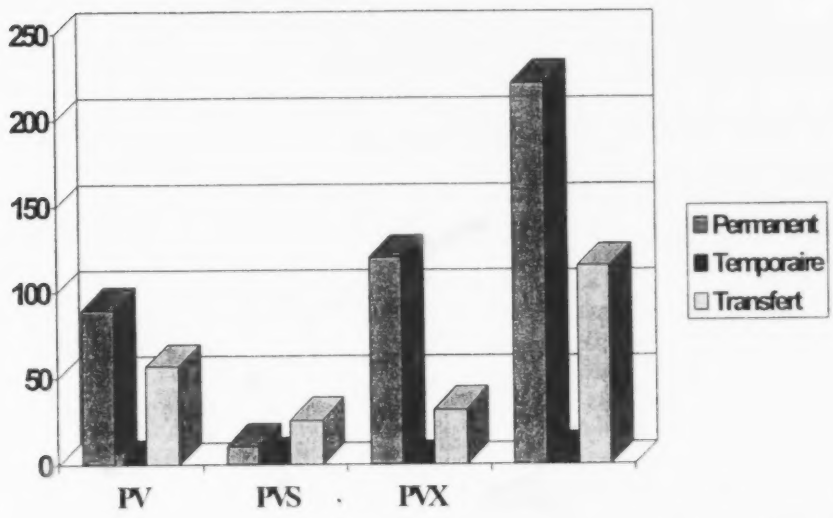
INFORMATION FINANCIÈRE

Revenus/Recouvrements	**2005**	**2004**
Frais de dépôt/demandes	105,840$	70,084$
Frais d'audiences imposés	22,639	32,102
Demandes de permis spéciaux	5,770	5,650
Échange américain	2,816	2,159
Total	**137,065$**	**109,996$**

Dépenses		
Salaires et avantages sociaux	318,430$	306,110$
Voyages et communications	25,782	39,845
Équipement et fournitures	72,542	55,645
Total	**416,754**	**401,600$**

Coût net d'exploitation de la Commission	**279,689$**	**291,604$**

Demandes reçues

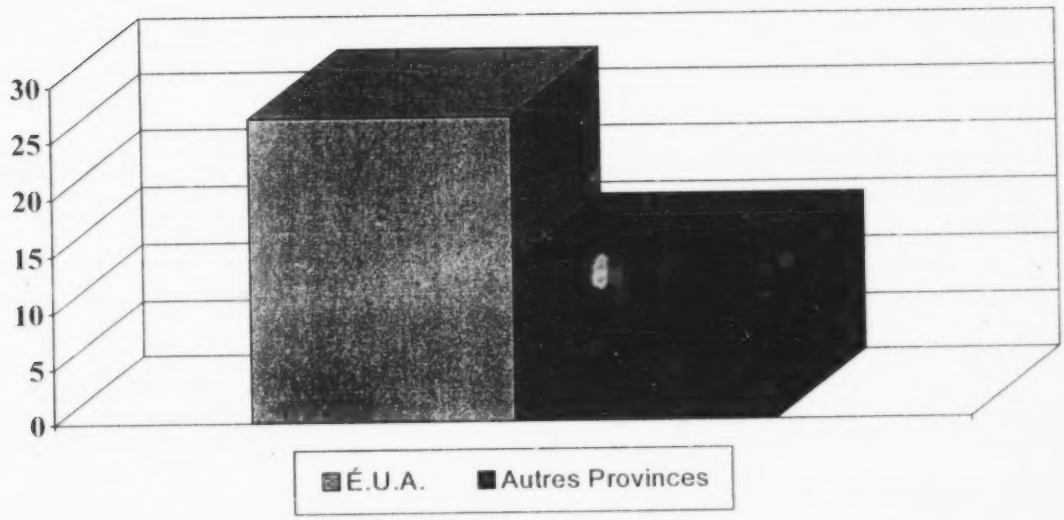


Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	90	11	120	221
Temporaire	2	3	1	6
Transfert	57	26	32	115
TOTAL	149	40	153	342

Legende:

PV	Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale)
PVS	Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale)
PVX	Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (entreprise extra-provinciale)

Demandes de permis spéciaux



JURIDICTION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

E.U.A.	27
Autres Provinces	14
TOTAL	**41**

Demandes reçues par région

Extérieur de l'Ontario	**41**
Nouveau Brunswick	1
Québec	12
États-Unis	28

Ontario - Frontières régionales

Région Centre	**188**
Barrie	7
Durham	7
Halton	92
Hamilton	8
Niagara	2
Peel	15
Toronto	41
York	16

Région Sud-Ouest	**91**
Bruce	2
Elgin	4
Essex	17
Grey	2
Huron	2
Kent	4
Lambton	4
Lanark	5
Middlesex	19
Oxford	17
Perth	3
Simcoe	2
Waterloo	10

Région Nord-Ouest	**8**
Rainy River	4
Thunder Bay	4

Région Est	**14**
Hastings	2
Ottawa	9
Prince Edward County	2
Renfrew	1

Résumés - Demandes en vertu des articles 2, 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention cesse.

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
1397788 Ontario Ltd. o/a « Manhattan Livery Services » North York, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
1432284 Ontario Limited o/a « Star Taxi and Limousine » Parkhill, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
1474451 Ontario Inc. o/a « 245 Limo » Strathroy, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
1522026 Ontario Limited o/a « Royal Limousines of Windsor » Windsor, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
1528538 Ontario Limited o/a « At Dusk or Dawn Limousine Service »	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
2027270 Ontario Inc. o/a « Envoy » Woodstock, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
2027377 Ontario Inc. o/a « Crystal Limousine Service » Windsor, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
2038787 Ontario Inc. o/a « Prince Edward Limousine Service » Picton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
2057333 Ontario Inc. o/a « The VIPBUS Co. » London, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
2065167 Ontario Inc. o/a « A & J Signature Limousine »	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
4104144 Ontario Limited o/a « Buckhingham Livery Service » North York, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
608212 Ontario Inc. o/a « Tilbury Auto Sales » Tilbury, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
759938 Ontario Inc. o/a « Dial-A-Limo » Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
882800 Ontario Inc. o/a « Talk of the Town Limousines » Windsor, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
9404472 Ontario Ltd. o/a « Chessington Transportation Consultants » Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
George Albert o/a « A Dream Limousine » Muncey, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Christine H. Alli o/a « Main Street Limousine » Markham, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Asti's Enterprises Ltd. o/a « Asti's Limousine Service » Burlington, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Maureen Beelard o/a « Dusk to Dawn Limousine Service » Windsor, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Brian R. Bonney o/a « Magic Moment » Cambridge, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Phillip L. Bozzelli o/a « Escort Limousine Service » Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
John Ross Campbell North York, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Domenico Caruso o/a « Transamerica Coach Lines » Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Celebrity Limousine Inc. o/a « Celebrity Limousine » South Woodslee, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Gregory Chauvin o/a « SX Limousine Service » Essex, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Jennifer Corbett o/a « Superstar Limousine » Woodstock, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Patrick Cote o/a « Prestige Limousine Service » Niagara Falls, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Culliton's Limousine Service Limited Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Dallas Equipment Service Ltd. o/a « Dallas Coach » Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Albert George Diehl o/a « Stagecoach Limousine Service » Breslau, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Gaetano (Guy) Giomofelice o/a « Happy Day Limousine » Hamilton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Grandeur Limousine Service London, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Hamilton Limo Inc. Hamilton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Murray Hill Executive Transportation Inc. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Murray Hill Limousine (Ontario) Ltd. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Jack Jobin o/a « Limos by Mr. J's » Windsor, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
David Kimmerly o/a « At your Service » Windsor, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Ron Koppes Leasing Inc. o/a « Limos By Ron Koppes » Chatham, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
The Little People's Transportation Corp. Thornhill, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
MGL Holdings Inc. o/a « Preferred Limousine » Georgetown, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Charles Machowski o/a « A California Style Limousine Service » London, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Kenneth MacLeod o/a « A Formal Affair Limousine Services » Emeryville, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Allan J. McAnich & Tammy Jean Williams o/a « A.T. Tours » Pelee Island, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Mediterranean Mermaid Catering Inc. o/a « Mermaid Limo Service » et « Cartier Limo Service »	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Christopher Bradley Parent o/a « Formal Affair Limousine Affair » Woodslee, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Brian Pletsch o/a « Hometown Taxi » Tavistock, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Red Rose Limousine Services Ltd. Leamington, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Rickert Enterprises Inc. o/a « Formal Limousine Service » et « Stratford Airporter » Stratford, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Rosedale Livery Limited Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Anthony & Marie Schoenmakers o/a « Anthony's Limousine Service » Sydenham, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Service Corporation International (Canada) Limited o/a « Award Limousine Services » Hamilton, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Silverson Limousine Toronto Inc. Tecumseh, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Skyline Limousines Toronto Inc. Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
SUV Limousine Inc. Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Ultimate Limousines Inc London, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Paul et Luanne Van Beers o/a Prestige Limousine of Sarnia Sarnia, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Dragan Varjacic o/a « Danny's Executive Limousine Service » Toronto, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
Christos Violetis o/a « Exceptional Limousine Service » London, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$
The Wright Limousine Service Inc. Kitchener, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	300$

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2004 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

Loi sur les véhicules de transport en commun:	LVC
Loi sur les transports routiers :	LTR
Service sur horaire:	Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de dépat du service.
Service nolisé:	Un service de transport par autobus sans horaire fxe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

Demanderesse: **All Canadian Coach Travel Inc. (« All Canadian »)**
Mississauga, ON

Dossier: 46227/A

Opposantes:
Trentway-Wagar Inc. (« Trentway »)
Pacific Western Transportation Inc. (« PW »)
Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)
Angel Tours & Entertainment Inc. (« Angel »)

Demandes:
Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir de Toronto, Hamilton, York, Durham, Peel et Halton.

Preuve de la demanderesse:
Au début de l'audience, All Canadian a allégué que le permis demandé faisait souvent l'objet de demandes et se demandait pourquoi sa demande a attirée autant d'oppositions. La compagnie a été incorporée en 2004 et exploitait son entreprise en vertu d'un contrat avec Viaggiatore Coach Lines Inc. (« VCL ») qui détenait des permis de transport. Le contrat a été préparé par un bureau d'avocats et a reçu l'approbation de leur avocat actuel. La compagnie avait un contrat de location/vente avec Mercedes-Benz Credit Canada pour 7 autobus et contenait une disposition permettant d'ajouter 20 autobus. All Canadian n'avait pas l'intention de devenir plus gros et impersonnel. La compagnie détenait des permis au Québec et aux États-Unis.

La clientèle principale de All Canadian se compose de groupes ethniques, d'équipes sportives et autres groupes ad hoc. Ses revenus ont manqué de peu les prévisions mais il y a eu un déficit important en septembre 2004.

La preuve du public

Dix-huit témoins du public ont témoigné au support des demandes incluant des grossistes en voyages, une compagnie offrant des services de limousine, des équipes de hockey, des groupes religieux et un courtier en équipements. Leurs témoignages peuvent se résumer comme suit:

- Omega Tours organise de 15 à 20 voyages en autobus chaque année en Ontario ainsi qu'au Québec et aux États-Unis. La compagnie connaît bien All Canadian/VCL et utiliserait leurs services du fait que leurs chauffeurs parlent l'italien. La compagnie n'a jamais été contactée par les opposantes.

- Travel Goodtime Tours organise principalement des voyages pour les personnes de l'âge d'or ailleurs au Canada et aux États-Unis et désire doubler ses voyages au cours de la prochaine année. La compagnie a utilisé All Canadian/VCL et considère que le service offert est excellent et continuerait d'utiliser le service si un permis était accordé. Des opposantes, seulement Angel a contacté Travel Goodtime pour solliciter leurs voyages.

- YYZ Airport Affiliates Inc. se spécialise dans l'organisation de voyages corporatifs pour les banques, des compagnies pharmaceutiques et l'industrie automobile et organise des évènements pour presque tous les jours de l'année. La compagnie utilise les services de All Canadian/VCL le plus souvent possible et considère que le service offert est excellent et rapide. La compagnie se dit très satisfaite du service offert. La compagnie n'a jamais été contactée par les opposantes.

- Personnel Limousine est en affaires depuis 1998 et dessert le marché haut de gamme du divertissement corporatif et une clientèle gouvernementale. La compagnie utilise All Canadian/VCL lorsqu'elle a besoin d'autobus à cause du service super personnalisé. La compagnie n'a jamais été contactée par les opposantes.

- Palmo Pascuzzi organise des voyages pour les personnes de l'âge d'or d'origine italienne à partir de Toronto, Newmarket, Brampton et Scarborough. Il opère des voyages journaliers à Casino Rama et Niagara Falls et aussi des voyages plus longs à Montréal, à Atlantic City, au Sanctuaire de Fatima, aux 1,000 Îles et aux 30,000 Îles. Il organise environ 100 voyages par année et trouve que le service de All Canadian/VCL est fantastique et il a besoin de ce bon service. Aucune des opposantes ne l'ont contacté.

- Jacco Tours a des bureaux à Toronto et à Vancouver et organise des voyages par autobus et par avion qui varient de un à quinze

jours en longueur à travers le Canada et les États-Unis. Sa clientèle se compose principalement de personnes d'origine chinoise du Canada et de la Chine. La compagnie a besoin de 14 autobus par jour entre les mois de juin et de septembre et de 3 autobus par jour le reste de l'année. La compagnie est très satisfaite du service fourni par All Canadian/VCL, les clients sont contents, les tarifs sont raisonnables et All Canadian/VCL emploie de bons conducteurs. Si le permis est accordé All Canadian/VCL continuera d'être le premier choix de la compagnie.

- My Travel organise aux alentours de 40 voyages par autobus par année desservant la communauté italienne, autant locale que provenant de l'étranger. La compagnie adore le service sans problème offert par All Canadian/VCL. La compagnie n'a jamais été contactée par les opposantes.

- East Woodbridge Seniors Club, dont les membres sont d'origine italienne, organise de 25 à 30 voyages par année. Le Club n'a pas utilisé les services des opposantes mais il a besoin des services de All Canadian/VCL.

- Aurora Tigers Jr. A Hockey Team organise 11 voyages par année et possiblement 25 si l'équipe se rend en séries éliminatoires. Le club aime le service excellent et fiable de All Canadian/VCL. Le club n'a jamais été contacté par les opposantes.

- M. Michael Di Bartolomeo organise de 150 à 200 voyages par autobus par année à partir de maisons de retraite principalement en direction de destinations de jeu i.e. Casino Rama, Niagara Falls, Utica, Montréal, Québec et Atlantic City. Il adore le bon service sans problème de All Canadian/VCL.

- Guiseppina Di Carlo organise de 25 à 30 voyages à destination de sanctuaires et le service de All Canadian/VCL est « bellisimo ».

- Tour Est Holidays dessert la communauté chinoise pour des voyages locaux et arrivant au Canada. La compagnie anticipe 700 autobus jours en 2005. Le service de All Canadian/VCL est « parfait ». La compagnie n'a reçu aucune plainte de la part des clients et cela a pour effet d'améliorer sa croissance. La compagnie n'a pas été contactée par les opposantes.

- Lee Major, un entraîneur de hockey mineur midget, voyage avec son équipe de 7 à 8 fois aux États-unis et 15 fois à l'intérieur de l'Ontario. Le service offert par All Canadian/VCL est fiable, fantastique et numéro 1. Il n'a pas été contacté par les opposantes et il utilisera la demanderesse si les permis sont accordés.

- Cynthia Sandy organise des voyages de magasinage d'une journée à Erie, Detroit et Buffalo et occasionnellement des voyages de 3 à 5 jours à New York. Le service de All Canadian/VCL est excellent et ponctuel et les opposantes ne l'ont pas contactée ou ne semblaient pas intéressées par ses voyages.

- Pierina Graci organise de 20 à 30 voyages pour sa paroisse pour visiter des sanctuaires à Montréal, Chicago, Utica et Ste-Anne de Beaupré. Elle utilise All Canadian/VCL et le service était « bene ».

- George Papik, un grossiste en voyages, organise des voyages de ski et utilise All Canadian/VCL. Il a trouvé la compagnie responsable, ponctuelle et son équipement est le meilleur.

- New Golden Horse Tours dessert le marché asiatique offrant des voyages ayant des destinations et des durées variées et a besoin de 800 à 1000 autobus jours par année. Son transporteur de choix est Coach Canada et All Canadian/VCL est son second choix.

- Leonardo Ortega organise des « voyages curatifs » pour la communauté philippine ainsi que des voyages aux casinos et de magasinages. Il utilise les services de All Canadian/VCL.

Sommaire

- 18 témoins ont exprimé les besoins du public.
- Il n'y aurait aucun impact économique sur les opposantes si les demandes étaient accordées du fait que les témoins, sauf un, n'ont jamais utilisé les opposantes.
- Les opposantes n'ont pas démontré qu'il y aurait un impact économique sur leurs opérations si les demandes étaient accordées.
- Les opposantes ont cité de la jurisprudence qui n'était pas applicable au cas présent.

Preuve des opposantes:

Les opposantes n'ont présenté aucune preuve supportant leurs oppositions. Elles ont indiqué que :

- La demanderesse n'était pas apte à détenir un permis et que conséquemment il n'était pas nécessaire de prouver l'impact économique sur leurs opérations si les permis étaient accordés;
- Du fait que la relation entre All Canadian et VCL était illégale, All Canadian opérait illégalement et la preuve du public devait être considérée comme illégale et ne pouvait être acceptée;
- Le contrat de gestion entre All Canadian et VCL n'était pas un contrat de bonne foi du fait que All Canadian n'existait pas le 1er avril 2004 et le contrat n'était qu'un moyen d'éviter les créanciers. La décision de la Commission dans l'affaire Stewart Travel supportait leur argument; et
- Les décisions dans les affaires Tourist Coach et Attridge n'ont pas reconnu la preuve du public provenant d'opérations illégales

Décision:

En prenant sa décision, la Commission a tenu compte des besoins du public et de l'impact économique sur les transporteurs actuels. La décision de la Commission se résume de la manière suivante:

- Les 18 témoins du public ont témoigné d'un besoin et d'un désir réels pour le service;

- Les opposantes n'ont pas apporté de preuve d'impact économique conséquemment la Commission ne pouvait déterminer s'il y aurait eu un impact économique sur leurs opérations;
- De l'opinion de la Commission l'affaire Stewart citée par les opposantes n'était pas applicable du fait que les relations entre les parties étaient significativement différentes. Le contrat de gestion entre All Canadian et VCL couvrait l'achat des actifs de VCL, incluant les permis de transport, en attendant le transfert des permis. La relation entre All Canadian et VCL était, de l'opinion de la Commission, un contrat juridique qui reflétait une période intérimaire des opérations.

Les demandes ont été accordées.

Demanderesse: **Ballance It Inc.** **Dossiers: 45965-B/C**
o/a « s'Kool Bus Transportation »
Toronto, ON

Opposante: Hammond Transportation Ltd. (« Hammond »)

Demande: Demande de permis de transport intra-provincial pour transporter des passagers:
1. sur horaire entre divers points dans le District de Muskoka; et
2. nolisé à partir de divers points dans le District de Muskoka.

La demande était limitée à l'utilisation de véhicules de catégorie « D » tel que défini dans la réglementation.

Preuve de la demanderesse: Ballance opère depuis 6 ans. La présente demande a été présentée afin de donner la possibilité à Ballance d'offrir ses services à travers le District de Muskoka au lieu du service limité que la compagnie peut offrir présentement. Ballance offre un service aux personnes allant dans les bars pour les ramener à la maison et la demande est plus forte que le service offert. Ballance veut étendre son service aux personnes allant dans les bars, aux concerts, aux fêtes privées, aux mariages et autres évènements ayant besoin de transport. Il veut aussi vendre ses services aux nombreux centres de villégiature de Muskoka Lakes. Durant les moins d'hiver la population est de seulement 5,000 personnes mais durant l'été la population augmente à 35,000 personnes et de ce fait la demande pour les services de transport augmente. Ballance offre un service unique ayant pour effet de combattre l'alcool au volant mais aussi donne l'opportunité aux gens de voyager en autobus à un prix individuel ce que Hammond ne permet pas. Les demandes ont été supportées par 7 personnes et compagnies désirant utiliser le service sur le territoire faisant l'objet de la demande.

Preuve de l'opposante: Hammond dessert Muskoka et opère une flotte importante de véhicules. Toute l'année Hammond opère trois services sur horaire dans Muskoka. Ce service dessert presque exclusivement une clientèle âgée visitant Bracebridge pour magasiner et pour se rendre

à des rendez-vous médicaux. Cependant, les revenus provenant de ce service ne permettent pas d'en couvrir les frais. Hammond offre un service de nuit aux centres de villégiature mais au cours des années la clientèle a diminué. Hammond s'est dit préoccupée que Ballance va cannibaliser sa clientèle actuelle en réduisant ses revenus et par le fait même les revenus de ses employés. Hammond s'est aussi opposée à l'augmentation du nombre de véhicules exploité par Ballance du fait qu'il n'y avait aucune preuve supportant une telle augmentation.

Décision:

En prenant sa décision la Commission a considéré les facteurs suivants:

- les besoins du public
- l'aptitude de la demanderesse
- l'impact économique sur les transporteurs actuels

Les besoins du public

La Commission était d'opinion que le service sur horaire sert la commodité et les besoins du public. Il est essentiel et critique à la sécurité du public. Hammond n'offre pas ce type de service et cette portion de la demande a été accordée.

Relativement à la demande de permis de transport nolisé, la preuve du public était minimale et le support très limité et cette portion de la demande a été rejetée.

L'aptitude de la demanderesse

La Commission a conclu que le plan d'affaires avait une bonne base et que l'on peut s'attendre à ce qu'il ait du succès. Le nombre de passagers et les revenus étaient en hausse.

L'impact économique

Relativement aux services nolisés, la Commission a conclu que toute érosion des revenus de Hammond pourrait mettre en péril son cycle d'entreprise. Mais tel n'était pas le cas du service sur horaire.

La demande a été accordée en partie.

Demandeur: **940472 Ontario Inc.**
o/a « Chessington Transportation Consultants » (« Chessington »)
Mississauga, ON

Dossier: 46391/A

Opposantes:

1. Bennington Limousines Inc. (« Bennington »)
2. Floyd Sinton Limited (« Sinton »)

Demande:

Demande de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir de Toronto, Simcoe, Peel, Halton, York, Durham et Niagara limitée à l'utilisation de véhicules de catégorie « D » ayant une capacité maximale assise de 12 passagers, excluant le conducteur.

Subséquemment, Chessington a retiré le comté de Simcoe et Sinton a retiré son opposition.

Preuve de la demanderesse:

Chessington est en affaires depuis 10 ans et offre un service de limousine à des clients corporatifs. Par le passé le service a été fourni en utilisant des automobiles sedan. La demanderesse veut maintenant utiliser des limousines allongées. Chessington pense que l'augmentation de population justifie la demande. Plusieurs lettres de support de la part de clients corporatifs ont été déposées comme preuve des besoins et de la commodité du public. Chessington a déclaré que la compagnie est en affaires depuis plusieurs années et que le permis additionnel ne créerait pas d'augmentation soudaine de compétition et ne causerait pas de perte économique à Bennington. Il est aussi allégué que Bennington n'a pas fourni d'analyse statistique prouvant que le permis aura in impact économique s'il était accordé.

Preuve de l'opposante:

Bennington se spécialise dans le transport de la clientèle corporative dans le secteur du Grand Toronto. Sa clientèle inclut des entités financières, de divertissement et autres entités requérant un service vers l'aéroport, pour des spectacles, des tours et autres demandes spéciales. Son niveau de passagers a augmenté de façon régulière et cela continuera si aucune compagnie ne lui fait compétition. Bennington a allégué que Chessington offre le même type de service que Bennington et que d'accorder le permis aurait un impact négatif sur ses opérations.

Décision :

Chessington opère principalement des automobiles sedan sauf un plus gros véhicule pour lequel il a déposé la présente demande. La Commission est d'opinion que le support de la part du public au dossier était adéquat pour démontrer les besoins et la commodité du public. Chessington était prêt et capable d'offrir le service si le permis était accordé.

Bennington n'a présenté aucune preuve relativement aux pertes projetées si le permis était accordé. Il n'y avait pas de preuve de mauvais service

La demande a été accordée.

Demandeur: **Said A. Joho** **Dossier: 46325**
o/a « Vandeluxe Shuttle Service »
(« Vandeluxe »)
Pembroke, ON

Opposante: Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)

Demande: Demande de permis de transport sur horaire entre la ville de Pembroke et la ville de Petawawa utilisant des véhicules de catégorie « D » ayant une capacité maximale assise de 7 passagers, excluant le conducteur.

Preuve du demandeur: Vandeluxe a proposé un service chaque heure entre Pembroke et Petawawa à partir de tôt le matin jusqu'à tard le soir. Une fois établi, Vandeluxe introduirait des véhicules plus gros et le service bénéficierait à la communauté et créerait des emplois. En contre-interrogatoire, Vandeluxe n'était pas capable de donner des réponses satisfaisantes relativement aux revenus projetés, l'entretien et autres coûts d'exploitation. La Commission a aussi mis en doute les coûts d'assurance, la sécurité, le fonds de roulement et le nombre de passagers indiqué dans les dépenses projetées.

La preuve du public a démontré que le service serait bon pour la communauté. Les témoins du public ont indiqué qu'ils utiliseraient le service, quoique sporadiquement, pour des voyages récréatifs et aussi pour visiter la parenté.

Preuve de la défenderesse: Greyhound a témoigné qu'elle offre un service entre Pembroke et Petawawa. Le nombre de passagers a diminué de 40% sur cette route au cours des années passées. Une perte de passagers au bénéfice de Vandeluxe aurait un impact économique négatif sur ses opérations et une réduction de service, une augmentation de tarifs ou même l'abandon complet de la route pourrait en résulter. Greyhound a allégué que Vandeluxe n'a pas prouvé de besoin public et le plan d'affaires n'est pas réaliste.

Décision: La Commission était d'opinion que la preuve du public n'était pas adéquate i.e. que le public n'utiliserait pas le service régulièrement même si le public pensait que le service serait bon pour la communauté. Malgré le fait que la population environnante était de 22,500 il y a eu très peu de support du public à l'audience.

Le plan d'affaires proposé et la possibilité de succès n'étaient pas basés sur une analyse correcte. Vandeluxe n'a pas compris les responsabilités d'un détenteur de permis en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* i.e. les horaires, les tarifs etc. La Commission a conclu que Vandeluxe ne serait pas capable d'assumer ses responsabilités. La Commission était aussi préoccupée par le fait que toute érosion de passagers de Greyhound résulterait dans l'abandon du service.

La demande a été rejetée.

Demanderesse: **Silver Ride Ltd. (« Silver Ride »)** **Dossier: 46192-C**
Toronto, ON

Opposantes:
1. Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)
2. Greyhound Lines Inc.
3. Adirondack Trailways Inc.

Demande:

Demande de permis de transport de passagers sur horaire entre:

1. Toronto et Albany, New York
2. Toronto et Toledo, Ohio
3. Toronto et Cleveland, Ohio

Preuve de la demanderesse:

Silver Ride fournit un service express entre Toronto et Philadelphie et veut maintenant offrir un service similaire en direction de d'autres villes.

Vingt-quatre témoins ont témoigné au support de la demande et les témoignages peuvent se résumer ainsi :

- Ils préféraient un service direct et n'aimaient pas changer d'autobus surtout avec des bagages;
- Ils n'avaient pas utilisé les services publics et préféraient utiliser leurs voitures;
- Certains utilisaient les services publics mais très peu souvent;
- Ils avaient utilisé le service de nolisement mais pas le service sur horaire;
- Ils utiliseraient le service pour aller visiter la parenté et les amis;
- Ils supportent la demande même s'ils n'utiliseront pas le service;
- Certains n'avaient jamais vérifié les services offerts par Greyhound; et
- Ils voulaient supporter un compatriote.

Un consultant engagé par Silver Ride a préparé les états financiers qui ont accompagné le plan d'affaires qui a accompagné la demande. Il a déclaré que les revenus projetés étaient conservateurs et certaines dépenses ont été réduites depuis le dépôt de la demande. Il ne pouvait discuter que l'aspect financier du plan d'affaires et ne pouvait rien dire relativement au narratif du plan. Silver Ride utiliserait deux autobus pour chacun des services Toronto/Albany et Toronto/Toledo mais il ne pouvait pas dire ce qui arriverait si les autobus tombaient en passe.

Le président de Silver Ride a trouvé un marché niche dans le service en direction de Philadelphie. Silver Ride a l'équipe et les ressources financières pour commencer le service si le permis est accordé. Silver Ride va créer son propre marché et n'entrera pas en compétition avec Greyhound. Quoiqu'au début les ventes seraient lentes, après un certain temps Silver Ride ferait de l'argent. Silver Ride dépensait des sommes importantes pour publiciser ses services. Le public connaissait maintenant Silver Ride et appréciait son service direct.

Un administrateur de la compagnie a suggéré que le petit nombre de passagers sur la route Toronto/Philadelphie indiquait qu'il n'y aura pas d'impact économique sur Greyhound. Les autobus ont un système de sécurité afin de s'assurer qu'il n'y a aucun arrêt non-autorisé.

Preuve des opposantes:

Greyhound a allégué qu'aucun service direct n'est pas offert en Amérique du Nord parce que ce service n'est pas viable et n'est pas

rentable. La surveillance du service en direction de Philadelphie par Silver Ride a démontré qu'il n'était pas viable. Silver Ride a déclaré dans son plan d'affaires que Greyhound détient 95% du marché et conséquemment l'émission du permis n'aurait aucun impact sur Greyhound. Greyhound dessert Albany, Cleveland et Toledo à partir de Toronto. Trois voyages chaque jour et un service direct sont offerts en direction d'Albany via Buffalo. Greyhound offre aussi sept voyages chaque jour en direction de Cleveland via Detroit et six voyages par jour en direction de Toledo. Ces autobus s'arrêtent aussi dans les villes importantes de l'Ontario en route. Le nombre de passagers sur ces routes a diminué pour différentes raisons i.e. 9/11, le SRAS etc. Il n'y a pas de demande pour un service direct en direction de ces villes et puis de toute façon le service ne serait pas viable pour Greyhound. Le plan d'affaires de Silver Ride était déficient de ce côté. Il y avait:

- Plusieurs erreurs de calcul dans le chiffrier;
- Les statistiques relativement à l'essence étaient contradictoires;
- Les salaires étaient bas comparés à ceux de l'industrie;
- Les calculs relativement aux réparations et à l'entretien étaient douteux;
- Le plan d'affaires ne contenait aucun plan d'entretien;
- Il n'y avait aucune dépense reliée aux installations et les avantages sociaux des employés étaient sous-évalués;
- Les projections relativement au nombre de passagers n'étaient pas réalisables;
- Le service proposé n'était pas viable;
- Il n'y avait aucun support du public en provenance d'Albany, Cleveland et Toronto; et
- Il n'y avait pas de preuve d'un grand nombre de personnes ayant exprimé un besoin pour le service.

Décision:

Du fait qu'un service sur horaire va dans les deux sens il n'y avait pas de preuve du public pour les villes d'Albany, Toledo ou Cleveland. La Commission doutait du succès du service proposé parce qu'il n'y avait que des passagers à partir de la région de Toronto et que Silver Ride comptait sur eux pour le service de retour. La Commission a conclu qu'il n'y avait pas de demande du public demeurant dans les villes d'Albany, Toledo ou Cleveland. Greyhound offre présentement six voyages par jour en direction de Toledo, quatre voyages par jour vers Albany, dont un sans arrêt en route. Greyhound offre aussi sept voyages par jour vers Cleveland. La Commission a conclu que la preuve du public n'indiquait pas un besoin continue et régulier pour le service. La preuve du public a démontré que le service ne serait utilisé qu'occasionnellement. La qualité du support de la part du public n'était pas très bonne. Le support était faible et contradictoire.

Les projections quant au nombre de passagers n'étaient pas réalistes et n'étaient pas crédibles. En se basant sur les chiffres présentés, la Commission avait des doutes sérieux quant à la faisabilité du service. La demande pour le service de la part du public était au mieux faible et il ne semblait pas y avoir une demande potentielle ou latente dans le futur. Présentement Greyhound rencontre les besoins du public. Introduire Silver Ride dans des secteurs où il n'existe pas de demande

constituerait un gaspillage injustifiable de ressources et résulterait un surplus de services de transport. La demande était à la fois prématurée et sans mérite.

La demande a été rejetée.

Requérante: **The Little People's Transportation Corporation (« Little People's ») Thornhill, ON** **Dossier: 46318**

Opposantes :

1. Lisa F. Fera DeMorales o/a « Kids Kabbie »
2. 1523627 Ontario Inc. o/a Kid's Limo »

Demande :

Transport d'étudiants entre:

1. divers lieux situés dans la Municipalité Régionale de York
2. divers lieux situés dans la Municipalité Régionale de York et Toronto

Limitée à l'utilisation de véhicules de catégorie « D ».

Preuve de la demanderesse:

Little People's exploite son entreprise depuis 2003 et ce n'est que récemment que la compagnie a appris qu'elle devait détenir un permis de transport. La compagnie offre des services de transport privés aller-retour aux étudiants à partir des écoles, garderies, camps d'été et de la maison et son objectif est d'offrir un service porte à porte efficace par un personnel expérimenté et formé. La compagnie prétend qu'il s'agit d'une « industrie en croissance continuelle » à cause du nombre d'écoles indépendantes ou alternatives et des familles à deux revenus. La compagnie a des conducteurs et un programme d'entretien régulier pour ses véhicules. La région de York est une des régions croissant le plus rapidement et l'établissement d'entreprises est possible pour tout le monde. La compagnie réfère du travail à ses compétiteurs quand elle trop occupée et va dans des secteurs où les opposantes ne veulent pas aller. La compagnie distribue des brochures, publie un bulletin d'information et considère ses véhicules comme des « panneaux réclame » sur roues. Dix-sept pour cent de son entreprise opère à l'intérieur de York et 83% opère entre York, Markham et Toronto. Les certificats de support pour le permis viennent de 21 parents ainsi que quatre lettres additionnelles couvrant un grand secteur. Ses prix couvrent les frais d'exploitation et éventuellement fera un profit. À cause de la forte demande pour le service, la compagnie opère toute l'année.

Preuve des opposantes :

Kids Kabbie a indiqué qu'elle dessert seulement York et que son service est identique à celui de Little People's. Le nombre de passagers utilisant son service a diminué continuellement en dépit des nouvelles écoles ouvertes et de nouvelles maisons construites dans le secteur. La compagnie a été obligée de fermer « certains secteurs afin de maintenir son exploitation ». La situation économique est très instable et impute le diminution du nombre de passagers à la

compétition que lui fait Little People's. Kid's Limo opère sur le même territoire que Little People's mais exploite seulement des véhicules ayant un capacité maximale assise de 12 passagers, excluant le conducteur. Kid's Limo prétend que le nombre de passagers a chuté depuis que Little People's a commencé ses opérations et la compagnie continue de subir des pertes. Kid's Limo a perdu son contrat avec St. Michael's Catholic School à cause de guerres de prix.

Décision:

La Commission était d'opinion que le support du public de la part de vingt-cinq parents/gardiens était suffisant du fait qu'il supportait un secteur plus grand que celui couvert par les opposantes. La Commission a conclu que les opposantes offrent un service limité si on le compare à celui de Little People's. Little People's offre son service utilisant deux autobus scolaires et était capable d'opérer des routes plus longues et conséquemment d'éliminer le besoin pour des véhicules plus petits et des trajets plus fréquents. Les heures d'opérations plus longues de Little People's servaient les besoins du public.

Les opposantes n'ont fourni aucune statistique financière relativement au service qu'elles offraient dans leur secteur i.e. les revenus qui seraient perdus si le permis était accordé. Conséquemment, la Commission n'était pas capable de déterminer l'impact économique sur les opposantes parce qu'il n'y avait aucune base de comparaison. Little People's opère de deux à trois voyages nolisés par semaine; les opposantes n'offrent pas ce service. La Commission était d'opinion qu'il n'y aurait pas d'impact économique sur les opposantes.

La demande a été accordée.

Requérantes:

1. **Trentway-Wagar Inc. (« TWI »)** **Dossier: 45687-RE(4)**
   Peterborough, ON

2. **Pacific Western Transportation Inc.** **Dossier: 26227-RE(1)**
   (« PW »)
   Mississauga, ON

Défenderesses:

1. Viaggiatore Coach Lines Inc. (« VCL »)
2. All Canadian Coach Travel Inc. (« AC »)

Requête:

Il s'agissait d'une requête en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* (« LVTC »). Les requérantes ont allégué que VCL n'utilisait pas ses permis depuis une bonne période de temps et ont aussi allégué que AC transportait des passagers sans être détentrice d'un permis de transport émis par la Commission.

Preuve des requérantes:

Les requérantes ont allégué que:

- VCL n'a pas détenu la couverture d'assurance continuelle prescrite et qu'il y avait des intervalles où la compagnie n'avait pas

d'assurance;

- Le permis américain détenu par VCL avait été annulé faute d'assurance;
- AC ne détenait pas de permis et utilisait celui de VCL;
- La validité du contrat de gestion était mise en question du fait que AC faisait tout le travail et VCL était inactive;
- VCL n'a pas opéré de façon continuelle et à certains moments la compagnie était inactive; et
- VCL et AC avaient consciemment induit la Commission en erreur et leur crédibilité était douteuse.

Les requérantes ont prétendu que VCL et AC ont opéré en contravention de la LVTC et les permis détenus par VCL devraient être annulés.

Preuve des défenderesses:

Elles ont allégué que:

- Aucune preuve d'inactivité n'a été présentée à l'audience;
- Le contrat de gestion entre les défenderesses était valide et légal;
- VCL a fait face à des difficultés financières importantes dues à 9/11, le SRAS etc. et a été forcée de diminuer ses opérations et conséquemment n'a pas été capable de rencontrer ses obligations. Cela a eu comme résultat que la compagnie a fait l'objet de procédures légales;
- VCL et AC ont déclaré qu'elles s'assuraient qu'en tout temps elles avaient la couverture d'assurance requise en place; et
- Elles ont fait les corrections lorsqu'elles étaient nécessaires afin de se conformer aux exigences d'immatriculation, financières et d'assurance et en aucun temps elles ont essayé d'induire l'enquêteur de la Commission en erreur.

Les défenderesses ont demandé à la Commission de rejeter les requêtes.

Décision:

La Commission a devant elle trois allégations:

1. que les permis de VCL étaient inactifs;
2. que VCL a permis à d'autres personnes d'utiliser ses permis; et
3. que AC transportait des passagers contre rémunération sans détenir le permis requis.

La Commission avait quatre options :

1. suspendre le permis;
2. annuler le permis;
3. imposer des conditions temporaires ou permanentes; et
4. ordonner l'arrêt immédiat du service.

En se basant sur la preuve présentée VCL ne détenait pas la couverture d'assurance requise du 4 janvier 2003 au 18 mars 2003 et du 14 juin 2003 au 20 mai 2004.

- La Commission a indiqué que VC L n'a pas payé les primes d'assurance nécessaires et la compagnie d'assurance a annulé la police.

- La Commission a indiqué qu'exploiter un service de transport de passagers sans détenir d'assurance était un offense sérieuse et a mis la vie du public voyageur en danger. La violation flagrante de VCL était totalement irresponsable et elle doit être tenue responsable de ses actions en tant que détenteur de permis et de membre de l'industrie du transport de passagers.

- La Commission a conclu que le contrat de gestion entre AC et VCL était valide. Cependant, la Commission a conclu que pendant une brève période avant le 1er avril 2004 elle exploitait un service sans permis.

- La Commission a reconnu que AC s'assurait que la couverture requise d'assurance était en place.

La Commission a ordonné que:

1. **tous les permis détenus par VCL soient annulés; et**
2. **AC cesse d'opérer en contravention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*.**